

**Sp. 477. Tillaga til þingsályktunar [168. mál]**

um að steypa fjölfarna þjóðvegi.

Frá fjárveitinganefnd.

Alþingi ályktar að fela ríkisstjórninni að láta í samráði við vegamálastjóra undirbúa fyrir næsta þing framkvæmdaáætlun um að steypa fjölförnustu þjóðvegi á næstu árum. Verði jafnframt gerðar tillögur um fjáröflun til framkvæmdanna og stefnt að því, að vegagerð með þessum hætti geti hafizt á næsta ári.

**Greinargerð.**

Til fjárveitinganefndar var á öndverðu þessu þingi vísað tveimur tillögum þess efnis, að hafinn yrði undirbúningur að vegagerð úr steinsteypu. Önnur þessara tillagna er flutt af þm. G-K., Ólafi Thors. Er þar lagt til, að Alþingi feli ríkisstjórninni að láta gera fullnaðaráætlun um lagningu steinsteyptr vegar frá Hafnarfirði yfir Keflavík og Garð til Sandgerðis og sé að því stefnt, að áætlunin verði tilbúin það snemma, að vegagerðin geti hafizt á árinu 1959. Að því leyti sem eigi þyki fært að veita fé til verksins, afli ríkisstjórnin sér heimildar til lántöku í þessu skyni. Hin tillagan er flutt af 1. þm. Rang., Ingólfi Jónssyni, og er efni hennar, að Alþingi feli vegamálaráðherra að láta fram fara rannsókn á því, hvort fært þyki að hefja á næstkomandi sumri vegagerð úr steinsteypu með því að fá sement frá Sementsverksmiðju ríkisins með niðursettu verði.

Fjárveitinganefnd leitaði umsagnar vegamálastjóra um málefni þetta. Sendi hann nefndinni mjög greinargott erindi um málið. Í erindi þessu, sem nefndin lætur prenta sem fylgiskjal með tillögunni, er á skilmerkilegan hátt gerð ljós grein fyrir því, hve mikilsverður þáttur það væri í vegagerð vorri á fjölförnum leiðum þrátt fyrir mikinn stofnkostnað, ef kleift væri að beina vegagerðinni inn á þessa braut. Með sérstöku tilliti til þess, hve hér er um að ræða stórtæka breytingu í vegagerð vorri, bæði hvað snertir framkvæmd verksins og þó einkum hve stofnkostnaður þessarar vegagerðar er mikill, þá hefur það orðið að samkomulagi í fjárveitinganefnd að leggja til við Alþingi, að fyrrgreindar tillögur verði afgreiddar með samþykkt framangreindrar tillögu um þetta efni. Hafa flutningsmenn fyrrnefndra tillagna, sem nefndin hefur rætt við um þessa afgreiðslu málsins, tjáð henni, að þeir séu henni samþykkir fyrir sitt leyti.

**Fylgiskjal.**

**VEGAMÁLASTJÓRINN**

Reykjavík, 30. janúar 1959.

**Umsögn um tillögu til þingsályktunar um vegagerð úr steinsteypu.**

Fjárveitinganefnd hefur með bréfi, dags. 21. nóv. f. á., sent mér ofangreinda tillögu til umsagnar.

1. Ýmsar eldri tillögur og athuganir.

Árið 1952 kom fram á Alþingi tillaga til þingsályktunar sama efnis og að ofan greinir (þskj. 59), og var hún send fyrrv. vegamálastjóra til umsagnar, og með bréfi til allsherjarnefndar, dags. 16. des. 1952, sendi hann ýtarlega greinargerð um tillöguna, en hún var þó ekki afgreidd frá Alþingi.

Hinn 14. marz 1956 var samþykkt á Alþingi tillaga til þingsályktunar um varanlegar endurbætur á aðalvegum landsins. Tillaga þessi hafði áður verið send fyrrv.

vegamálastjóra til umsagnar, og skilaði hann ýtarlegri greinargerð til fjárveitinga- nefndar með bréfi, dags. 4. jan. 1956.

Ráðuneytið sendi mér síðar þessa tillögu með það fyrir augum að láta framkvæma þessa athugun. Hefur þegar verið lögð töluverð vinna í það, en verkinu þó ekki lokið, eins og síðar skal greint.

Hinn 26. marz 1958 var loks samþykkt á Alþingi tillaga til þingsályktunar um heildarathugun á vegakerfi landsins, og var mér síðar af ráðuneytinu falið að framkvæma þessa athugun. Það verk er að sjálfsögðu mjög umfangsmikið, en á næstunni mun liggja fyrir yfirlit um þjóðvegi, sýslu- og hreppavegi, en heildargreinargerð mun væntanlega verða tilbúin á hausti komanda.

Ég hef litið svo á, að þingsályktunartillagan frá 14. marz 1956 væri aðeins einn liður í tillögunni frá 26. marz 1958, og hef því ekki gert ráð fyrir að skila sérstakri greinargerð um hana, heldur fella hana inn í greinargerð um heildarathugun á vegakerfinu.

Þar sem sú greinargerð verður fyrst tilbúin seint á þessu ári, skal hér gerð nokkur grein fyrir áætluðum kostnaði við steypa vegi og nokkur atriði í því sambandi, er snerta ofangreinda tillögu á þskj. 62.

## 2. Kostnaður við steyppt slitlag og efnisnotkun.

Í framangreindum greinargerðum fyrrv. vegamálastjóra frá 16. des. 1952 og 4. jan. 1956 voru áætlanir um kostnað við að steypa slitlag á nokkra vegi í nágrenni Reykjavíkur og Akureyrar, sem hafa mesta og þyngsta umferð allra malarvega á landinu.

En þar sem verðlag hefur breytzt mjög mikið, frá því að þessar áætlanir hafa verið gerðar, hef ég látið gera nýjar kostnaðaráætlanir um steyppt slitlag í sambandi við tillögu til þingsályktunar á þskj. 97, um steyptan veg milli Hafnarfjarðar og Keflavíkur o. fl.

Samkvæmt þeirri kostnaðaráætlun er gert ráð fyrir, að 7 m breitt og 20 cm þykkt steyppt slitlag með mjög litilli járnbindingu (2 kg/m<sup>2</sup>) kosti 1170 kr. á hvern metra vegar eða 1.17 millj. kr. hver km. Þessi kostnaður skiptist þannig:

Verkamannavinna .....	7.6%	89 þús. kr.
VélaVinna, önnur en flutningar .....	12.2%	143 — —
Flutningskostnaður á efni .....	23.7%	277 — —
Sement .....	33.6%	393 — —
Járn, mót og annað erlent efni .....	9.5%	111 — —
Verkam.kostnaður, ýmislegt og ófyrirséð .....	13.4%	157 — —
	<hr/>	
	100.0%	1170 þús. kr.

Hér er miðað við það, að vélar til þess að blanda steypuna, þjappa hana og leggja verði afskrifaðar á venjulegan hátt, þ. e. um 10000 klst., en ekki á einstöku verki.

Efnisnotkun í hvern km vegar yrði þessi:

Sement .....	525 tonn
Steypuefni .....	1230 m <sup>3</sup>
Járn .....	16.5 tonn

Hér er reiknað með, að sementið kosti 700 kr. tonnið við skipshlið skv. upplýsingum sementsverksmiðjunnar. Þar sem kostnaður við sementið er um 1/3 hluti af heildarkostnaði, er ljóst, að ef sementið fengist fyrir hálfvirði, þ. e. 350 kr. tonnið, mundi kostnaður á hvern km lækka um 1/6 hluta eða 196 þús. kr.

3. Vegir, sem fyrst yrðu steyptir, og nauðsynlegar aðgerðir á þeim. Þeir vegir, sem vegna mikillar og þungrar umferðar væri nauðsynlegt að steypa, eru þessir:

I. Reykjanesbraut (Álftanesvegamót—Keflavík) .....	40 km
II. Suðurlandsvegur (Elliðaár—Selfoss) .....	57 —
III. Vesturlandsvegur (Elliðaár—Kollafjörður) .....	15 —
IV. Norðurlandsvegur næst Akureyri .....	10 —

---

122 km

---

Á Reykjanesbraut og Vesturlandsvegi er meðalársútför um eða yfir 1000 bílar á dag, en á hinum tveimur nokkru minni, eða 500—800 bílar að meðaltali. Þessi gífurlega útför gerir það að verkum, að þrátt fyrir mikinn viðhaldskostnað, þá eru þessir vegir mestan hluta ársins mjög slæmir yfirferðar.

Ofangreindir fjórir vegir eru með elztu vegum landsins, og þó að þeir hafi verið endurbættir nokkuð hin síðari ár, þá eru þeir það veikbyggðir og bugðóttir, að ekki kemur til mála að setja á þá slitlag, sem kostar á aðra millj. kr. hver km, nema endurbyggja þá alveg eða lagfæra verulega.

Skal hér gerð stuttlega grein fyrir lauslega áætluðum kostnaði við nauðsynlegar umbætur á þessum vegum, sem gera þarf, áður en steypt yrði á þá slitlag.

#### I. Reykjanesbraut.

Frá vegamótum Álftanesvegur að vegamótum Krýsuvíkurvegar var tekinn í notkun nýr vegur ofan við Hafnarfjörð, og er þessi kafli tæpir 5 km að lengd. Þessi vegur er þannig byggður, að steypa má á hann slitlag án teljandi umbóta. En frá vegamótum Krýsuvíkurvegar að malbikaðri götu í Keflavík eru um 35 km, og á nær allri þessari leið þarf að byggja alveg nýjan veg, þar sem gamli vegurinn er allt of krókóttur og illa lagður, til þess að til mála komi að setja á hann steypt slitlag. Kostnaður við að endurbyggja þessa 35 km sem malarveg fullbúinn fyrir steypt slitlag er áætlaður á 21.3 millj. kr., og er þá miðað við núgildandi taxa á vinnuvélum og bifreiðum (vísitala 185).

#### II. Suðurlandsvegur (Elliðaár—Selfoss) = 57 km.

Árið 1946 voru samþykkt sérstök lög á Alþingi um endurbyggingu þessa vegar (lög nr. 32/1946, um Austurveg), en fé til þessa verks fékkst fyrst með benzín-skatti árið 1956, og er nú búið að byggja um 5.5 km af þessum vegi, sem telja má að tilbúinn sé undir steypt slitlag. Eftir er að byggja um 52 km, og má áætla, að kostnaður við það verði tæpast undir 21 millj. kr.

#### III. Vesturlandsvegur: Elliðaár—Kollafjörður = 15 km.

Umferð um þennan veg hefur aukizt gífurlega á seinustu árum, og er það mest vegna þess, að nú er mestallt steypuefni, sem notað er í Reykjavík, flutt um þennan veg. Áætlaður kostnaður við nauðsynlegar umbætur undir steyptan veg eru 3.5 millj. kr.

#### IV. Norðurlandsvegur beggja vegna Akureyrar = 10 km.

Hér er um að ræða 1.4 km sunnan Akureyrar og 8.6 km frá Akureyri að vegamótum Dalvíkurvegur, eða alls 10 km. Þennan veg þyrfti aðallega að styrkja og breikka fyrir steypt slitlag, og er kostnaður við það áætlaður á 3 millj. kr.

Kostnaður við nauðsynlegar umbætur og steypt slitlag á ofangreindum fjórum vegum verður þá svo sem hér segir:

	Endurbygging		Steypt slitlag		Kostn. alls
	km	kostn.	km	kostn.	
1. Reykjanesbraut .....	35	21.3 m. kr.	40	46.8 m. kr.	68.1 m. kr.
2. Suðurlandsvegur .....	52	21.0 — —	57	66.7 — —	87.7 — —
3. Vesturlandsvegur .....	15	3.5 — —	15	17.6 — —	21.1 — —
4. Norðurlandsvegur .....	10	3.0 — —	10	11.7 — —	14.7 — —
	112	48.8 m. kr.	122	142.8 m. kr.	191.6 m. kr.

Meðalkostnaður á hvern kílómetra fullgerðs vegar er skv. þessu 1.57 millj. kr.

4. Beinn og óbeinn sparnaður við að steypa ofangreinda vegi.

Á árinu 1957 varð viðhaldskostnaður á ofangreindum fjórum vegarköflum sem hér segir:

1. Reykjanesbraut .....	1.5 millj. kr.
2. Suðurlandsvegur .....	1.9 — —
3. Vesturlandsvegur .....	0.5 — —
4. Norðurlandsv. næst Ak. ....	0.1 — —

Alls: 4.0 millj. kr.

Með verðlagi ársins 1958 samsvarar þetta 4.9 millj. kr., eða sem næst 40 þús. kr. á hvern km. Um það bil  $\frac{1}{4}$  hluti þessa kostnaðar er vetrarviðhald, þ. e. snjó-mokstur.

Miðað við reynslu nágrannalandanna af steypum vegum ætti viðhaldskostnaður á þeim ekki að verða yfir 2 þús. kr. á hvern km hér. Sparnaður á vetrarviðhaldi við það, að vegirnir yrðu endurbyggðir, yrði án efa mjög mikill, þótt erfitt sé að segja um það fyrir fram, þar sem búast má við auknum kostnaði við að bera salt og sand á hina steypu vegi að vetrarlagi. Mér þykir þó ósennilegt, að þessi kostnaður yrði yfir 3 þús. kr. á hvern km, eða um 30% af því, sem nú er. Yrði þá beinn sparnaður í viðhaldi á þessum vegum um 35 þús. kr. á km, eða alls um 4.3 millj. kr. með núverandi verðlagi.

Hinn óbeina sparnað fyrir umferðina er erfitt að áætla með nokkurri nákvæmni. Hann er þó mjög mikill skv. erlendri reynslu. Árið 1954 fór fram í Noregi ýtarleg athugun á sparnaði umferðarinnar við það að aka á vegi með varanlegu slitlagi í stað malarvegar. Skv. þeirri athugun varð sparnaður á hvern ekinn km við það 7 aurar norskir. En ef tekinn var með sparnaður við það, að þessir vegir voru beinni og breiðari og leyfðu því hraðari og öruggari umferð, þá varð allur sparnaðurinn 12 aurar norskir á hvern ekinn km.

Ef reiknað er með sparnaði á ofangreindum vegum sem samsvarar 8 aurum norskum á hvern km, þá jafngildir það um 40 aurum ísl. á hvern ekinn km að áliti hagfræðinga.

Miðað við ofangreindan sparnað á ekinn km, yrði sparnaður umferðarinnar á ofangreindum vegum, ef þeir væru steyptir nú, eftirfarandi:

	Meðalársumferð	Vegalengd	Eknir km á dag
Reykjanesbraut .....	1000	40 km	40000
Suðurlandsvegur .....	500	57 —	28500
Vesturlandsvegur .....	1000	15 —	15000
Norðurlandsvegur .....	300	10 —	3000
			<u>86500</u>

Heildarumferðin á þessum vegum verður þá  $86500 \times 365 = 31.6$  millj. km.

Með fjörutíu aura sparnaði á ekinn km yrði sparnaður umferðarinnar  $31600000 \cdot 0.40 = 12.6$  millj. kr. á ári. Beinn og óbeinn sparnaður yrði þá, miðað við umferð og verðlag nú, þessi:

Sparnaður í vegaviðhaldi .....	4.3 millj. kr.
Sparnaður umferðarinnar .....	12.6 — —

Alls: 16.9 millj. kr.

Þó að ekki sé venja að reikna vexti af því fé, sem lagt er til vegna, þá gegnir hér sérstöku máli, þar sem um svo háar upphæðir er að ræða og sparnaður sýnilega mjög mikill.

Ef reiknað er með því, að fé það, sem lagt er í sjálft steypulagið á framangreindum vegum, afskrifist á 30 árum, en það eru 143 millj. kr., en kostnaður við undirbyggingu og umbætur afskrifist ekki, yrði árlegur kostnaður þessi, miðað við 7% ársvexti:

Steypta slitlagið .....	11.5 millj. kr.
Undirb. og umbætur .....	3.4 — —

Alls: 14.9 millj. kr.

Ef kostnaðurinn við undirb. og umbætur væri einnig afskrifaður á 30 árum, hækkar árskostnaðurinn upp í 15.4 millj. kr. samtals. Hreinn hagnaður, miðað við umferðina í dag, yrði því 2 millj. kr. á ári.

Með svipaðri fjölgun bifreiða og verið hefur undanfarin ár má gera ráð fyrir því, að bílafjöldinn á öllu landinu verði orðinn um 40 þús. árið 1975 eða líðlega tvöfalt meiri en nú er og umferðin að sama skapi meiri á ofangreindum vegum. Yrði því hagnaður umferðarinnar á ofangreindu 30 ára tímabili að meðaltali um tvöfalt meiri en hér er gert ráð fyrir.

Það er því augljóst mál, að fjárhagslega yrði það mjög arðvænlegt fyrirtæki að steypa ofangreinda vegi, enda er það reynslan í nágrannalöndunum, að það borgi sig að setja varanlegt slitlag á veginn, þegar umferðin er orðin 200—300 bílar á dag.

#### 5. Fjáröflun og framkvæmdir.

Ef stefnt væri að því að steypa ofangreinda 122 km af fjölförnustu vegum landsins á næstu 10 árum, þyrfti til þess árlega 19.2 millj. kr., ef sementið væri keypt á fullu verði. Árleg notkun af sementi til þess yrði 6400 tonn eða um 4.5 millj. kr. Ef sementið fengist fyrir hálfu verð, þ. e. 350 kr. tonnið, sparast um 2.25 millj. kr. eða 11.7%. Yrði þá árlegur kostnaður um 17.0 millj. kr. eða sem næst þeirri upphæð, sem varið hefur verið árlega til nýrra akvega.

Má því segja, að lækkun á sementinu hafi ekki úrslitaáhrif á þetta, þó að það mundi óneitanlega létta mjög róðurinn. Yrði samt sem áður að afla 17.0 millj. kr. til framkvæmdanna árlega, en það fé mætti t. d. fá með 36 aura hækkun á benzín-skatti.

Þá vil ég vekja athygli á því, að ef fé fengist tryggt til þessara framkvæmda næstu 10 ár, þá yrði ekki unnt að hefja steypu slitlags að marki fyrr en 1960 eða 1961, þar sem svo lítill hluti ofangreindra vegna er þannig úr garði gerður, að hægt sé að steypa slitlag á þá.

Að lokum vil ég taka það fram, að nauðsyn þess að setja varanlegt slitlag á fjölförnustu þjóðvegina verður brýnni með hverju ári vegna sívaxandi umferðar. Þrátt fyrir gifurlegan tilkostnað verða malarvegir með um eða yfir 1000 bíla umferð á dag aldrei í viðunandi lagi og slit ökutækja því margfalt meira en á malarvegum með hóflegri umferð. Með því að láta reka á reiðanum í þessu efni verður stöðugt hærri og hærri fjárhæðum þess opinbera og einstaklinga kastað á glæ. Tel ég því óhjákvæmilegt og þjóðhagslega sjálfsagt að hefjast handa um að setja varanlegt slitlag á fjölförnustu vegina. Er lítill vafi á því, að þegar lokið yrði við þá 122 km, sem getið er um hér að framan, verður umferðin á mörgum öðrum vegum orðin það mikil, að nauðsynlegt verður að halda áfram.

Virðingarfyllt,

Sigurður Jóhannsson.

Fjárveitinganefnd Alþingis, Alþingi.